ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU



IULIE 1944
[...]UL III, Nr. 67

UN Me 9 G, EXCELENTUL AVION DE VÂNĂTOARE ȘI CĂPITANUL AVIATOR AL. ȘERBĂNESCU, COMANDANTUL UNUI EROIC GRUP DE G[...] ÎN

[...]vem
[...]iei pe toți

m., urc...
de minute...
in 9 minute in s...
In prima fotografi...
este cinematografiat...
de decolare; in a do...
copia diagramei barog...

Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București, Str. Sărindar, 5-7-9, înmatriculată sub Nr. 156/942 la Reg. Of. Com.

I.A.R 80!

de Comandor aviator AL. DEMETRESCU

Aceasta este denumirea avionului românesc ce echipează o bună parte din viteaza noastră aviaţie de vânătoare! Trei litere şi un număr, bine cunoscute sburătorilor români şi aliaţi, bine „simţite" de inamici, abia ştiute însă — conform obiceiului pământului de a ignora întotdeauna ceea ce este al tău — de către marea majoritate a populaţiei noastre.

Am scris cu toţii, în decursul acestui războiu, — din pasiune pentru o armă de care eram legaţi sufleteşte — despre bravura aviaţiei şi a tinerilor noştri sburători, omagiindu-i precum se cuvenea, însă nici un cuvânt aproape — în afară doar de câteva citări — despre pasărea românească de oţel, mândria producţiei noastre aeronautice! Nimic asupra „instrumentului" acela minunat, pe aripile căruia piloţii noştri s'au năpustit în inamicul terorist, au dat atâtea aprige bătălii şi au câştigat atâtea victorii aeriene!

In ceea ce mă priveşte, mărturisesc că am săvârşit un mare păcat! Păcat pentru o informare incompletă a publicului, păcat pentru faima tinerei noastre industrii, pentru străduinţele nebănuite ale atâtor ingineri şi conducători români, precum şi pentru sufletul şi munca din greu a miilor de lucrători şi lucrătoare ce populează astăzi uzinele I. A. R. (Industria Aeronautică Română)!

Puţini sunt acei cari ştiu că majoritatea avioanelor noastre de recunoaştere şi observaţie, — inclusiv legendarul „Neaţă" — sunt I. A. R.; că avionul nostru de bombardament în picaj — Stuka românesc, denumit „Boby" — este I. A. R.; că unele avioane de bombardament greu sunt construite în licenţă de către aceleaşi uzine şi că, în fine, cutezătorul nostru avion de vânătoare, pur sânge românesc, este tot un produs I. A. R. cunoscut sub denumirea „80"!

Românul este din fire prea modest, o calitate adeseori dăunătoare propriilor sale interese. Dacă vitejia ostaşilor noştri este astăzi bine cunoscută şi a trecut de mult hotarele ţării, aceasta este opera mai mult a aliaţilor care i-au văzut sau a inamicului care i-a simţit luptând. Nu se poate supăra nimeni de un adevăr prea cunoscut de toţi, cum desigur nici un român nu ar înţelege o propagandă exagerată, bazată pe minciuni şi vanitate. In 1939, într'un mare restaurant din Londra, foarte mult frecventat de elita londoneză, am văzut, cu indignare firească, pictate pe pereţi, stemele ţinuturilor şi oraşelor unui stat vecin — proprietarul localului — printre care figurau şi oraşele... Cluj, Arad, Timişoara, Oradia Mare, etc.; fără ca ministrul nostru de atunci în Anglia — un bine cunoscut ardelean — să se fi sesizat, să fi luat vreo măsură oarecare.

Suntem astăzi într'o luptă „pe viaţă şi pe moarte", în care ne-am angajat şi pentru victoria căreia s'au mobilizat toate resursele materiale, intelectuale şi sufleteşti ale ţării. Avem interesul ca toate eforturile noastre să fie cunoscute chiar şi de către inamicii de azi. Ascunzându-ne, din prea mare modestie, meritele, atitudinea leală şi faptele de arme sau de muncă, nu ne facem un serviciu! Suntem obligaţi să arătăm opiniei publice că avem azi un material românesc excelent, — şi pe care sburătorii noştri fac minuni de vitejie — tot aşa cum odinioară se „trâmbiţa", pe drept sau exagerat, că foloseau niştе „coşciuge sburătoare" de sursă străină!

Trebue să ne fălim, atunci când merităm, — şi este cazul — cu o serioasă maşină aeriană de concepţie şi factură românească, cu atât mai mult cu cât nici tradiţia noastră tehnică şi nici mijloacele respective nu au fost la nivelul aliaţilor sau inamicilor noştri!

Avionul I. A. R. 80 este o minunată maşină de războі — strălucit produs al concepţiei şi muncei româneşti — cu ajutorul căreia tinerii noştri sburători aduc ţării nenumărate victorii aeriene, alcătuind gloria cerului nostru.

Este un amănunt vrednic de a fi ştiut şi avem obligaţia de a scoate din bârlogul modestiei pe toţi aceia care au făurit-o!

SBURĂTORII „LA ELACASĂ"



de LADMISS ANDREESCU

DESENE DE GION

O alarmă aerjană în plin sbor spre linia frontului nu este de loc plăcută atunci când aripile și motorul avionului te poartă cu numai 250 klm. pe oră, când avionul este de transport și când, în orice clipă te poți aștepta să-ți pice în cap un Lighting, sau — ce e mai neplăcut — un Mustang.

Nu aș putea spune însă că situația aceasta de permanentă încordare prinsă prompt de casca radiotelegrafistului de bord, ar fi generatoare de panică. Pentrucă în avionul nostru, din cele aproape 20 persoane, nimeni nu s'a emoționat peste fire atunci când radio-ul ne-a anunțat neplăcuta veste.

Sborul a continuat până la prima escală, unde am fost opriți până la trecerea alarmei. După decolare, la drum întins peste meandrele Munteniei, ne simțim toți bine dispuși. Numai un tânăr fruntaș tr. se resimte cu puțin „mal de l'air", defect de mașinărie omenească repede reparat la escala următoare.

Lăsăm repede și acest aerodrom și cu el rămâne în urmă imensitatea de ape și de zăvoaie a Dunării, pentruca după un salt mai măricel, avionul să aterizeze lin și sigur pe aerodromul unuia din cele mai brave grupuri de vânătoare românești.

Gion — spre deosebire de alte sboruri — s'a ținut bine... în șea și cum pune piciorul pe pământ, pune în funcție creionul și guma: năravul lui.

Ne prezentăm comandantului unității, un tânăr și vânjos sburător, care atent și înțelegător, ne trimite cu o mașină la Corpul Aerian. Drumul este cam bolovănos, dar peisagiul devine tot mai reconfortant: vii, vii și iar vii...

— Ferice de oamenii de pe aici... jindueşte Gion la un păhărel de vin nebotezat.

Când intrăm în localitatea de sediu a Corpului Aerian, constatăm cu plăcere că pe aci nu prea sunt multe fântâni, lucru care avea să ne bucure peste o bucată de vreme.

Mașina arcuește un salt și se oprește în fața unei clădiri nu prea mari: școala. Coborâm. Ne întâmpină un căpitan tânăr și bine legat, deși nu prea înalt. Ne prezentăm și-i spunem rostul nostru pe acolo. Se bucură. Este bănățean și inginer aeronautic. Ne conduce la d. Colonel, subșeful statului major al corpului, care mă cunoaște și pe care-l cunosc.

— Ce-i cu dumneata pe aici?... Imi pare bine că te văd... 'Ai să afli lucruri frumoase despre sburătorii unităților noastre... Să te prezinte domnului comandor Ionescu Stelian... Mă bucur să aflu că acest excelent șef se află aci...

— Până vine d. General, să treceți pe la birourile comandamentului. Sunt lucruri interesante de văzut... Căpitanul inginer Mărășescu — cel care ne ieșise în întâmpinare — ne servește de ghid.

Intr'adevăr, aflăm lucruri interesante... Ni le servesc domnii Maior Popescu Stelian, care avea să ne puie la dispoziție, drăguț și prompt, mijloacele de locomoție pentru înapoiere, d. Cpt. C-dor. Dumitriu Al., care ne comunică lupta pe care autoritatea militară o dă cu.. ne-



glijenţa higienică a unor oameni din comună, d. Lt. Col. Scriban, care ne pune în legătură cu prizonierii ruşi salvaţi cu paraşutele în numeroasele şi victorioasele lupte aeriene purtate de bravii noştri sburători, dl. cpt. Gaby Zamfirescu, el însuşi un sac fără fund de voe bună şi bancuri, dl. cpt. Cara Ion, care ne spune din capul locului că d-sa este, aci, un „Fox Movietone" care vede tot, ştie tot, dar... nu spune nimic (bir. informaţiuni)....

Dar lucrul cel mai plăcut îl aflăm dela tânărul şi simpaticul Locot. Ghiuriţan — pe vremuri de pace cunoscut şi temut foot-ballist — care tocmai primise vestea decorării cu ordinul „Mihai Viteazul" a sburătorilor din Corpul Aerian, despre care ne vom ocupa mai la vale.

Intre timp, soseşte şi dl. General Emanoil Ionescu, comandantul grupului. Ne prezentăm la d-sa ostăşeşte şi ca nişte gazetari care se respectă, îi aducem vestea decorării subalternilor d-sale...

— Dar de unde ştiţi ?...

— Secret profesional Domnule General...

Lucrul este lămurit de locot. Ghiuriţan, care soseşte, şi-i aduce oficial vestea...

In timp ce eu vorbesc, Gion... desenează... Generalul observă:

— Dar dumnealui ce face acolo ?

— Işi face meseria Domnule General !

— Cum, adică ?

— Desenând...

— Ia să văd...

Gion tocmai îi prinsese chipul în caricatură... Bine dispus, Generalul apreciază arta colegului meu, în timp ce eu, din motive binecuvântate de gelozie profesională, încerc să-i diminuez valoarea.

— Pe aici luptăm cu ruşii, cu arşiţa...

Dar sunt sigur că vom eşi cu bine cu toate încercările la care ne supune vremea. Eu nu vă fac o prezentare a elementelor pe care le am sub comandă. Imi veţi cunoaşte sburătorii la ei acasă şi nu mă îndoesc că vă vor entuziasma şi pe Dvs., aşa cum au entusiazmat toată lumea.

Excelente aprecieri ale unui sburător încercat de talia Generalului de Armată Desloch, comandantul flotei aeriene germane de sud, vin în sprijinul afirmaţiei mele.

Dar mai bine aşa: Cercetaţi sburătorii „la ei acasă", pe aerodromurile de activitate zilnică".

După ce împlinim o serie de formalităţi privitoare la sosirea şi plecarea noastră, o maşină ne transportă pe aerodromul învecinat al grupului de vânătoare, unde vom găsi la dispoziţie un avion de recunoaştere care ne va transporta acolo unde vom avea trebuinţă.

Trecem din nou în camera „cu ruşii". Gion încearcă să le ia chipurile din plaivaz. Bolşevicii — în cap cu maiorul lor, par îngroziţi. Intreb pentru ce această teamă, căci noi ne-am purtat foarte atent cu ei.

— Pentrucă le e groază să nu se afle cumva în Rusia că ei trăesc. Ar fi o nenorocire pentru familiile lor... Imi explică colonelul Scriban. Le-am dat cărţi poştale să scrie acasă, continuă domnia sa — dar au refuzat cu încăpăţânare, spunând că asta ar fi moartea familiilor lor. Controlăm afirmaţia prin intermediul căpitanului Cara. Maiorul rus confirmă...

Socotesc că un comentariu la acest fel sovietic de a



Decorarea cu Crucea de Cavaler al Ordinului Crucea de Fier a d-lui General comandant Emanoil Ionescu.

concepe libertatea şi siguranţa familiei, este inutil, dacă un ostaş care se bate şi cade prizonier, cazul zburătorilor ruşi salvaţi cu paraşutele în liniile noastre, este osândit la a i se distruge familia rămasă în Rusia şi a a fi el însuşi exterminat.

Se apropie seara. Căpitanul Mărăşescu, atentul nostru ghid, ne invită la masă. Masa o luăm la popotă, care este instalată în localul spitalului comunal, avariat de cutremur şi reparat de ostaşii Corpului Aerian. După o masă substanţială, în care timp Gion a mai prins câteva tipuri în vârful creionului, suntem invitaţi la un pahar de vin autohton.

Vinul trebue băut neapărat în „împărăţia cucilor" la Kuckhenschloss.

„Impărăţia cucilor" este o asociaţie de voie bună a tinerilor sburători din comandament. Impărat este tânărul locotenent Rossler, iar imperiul se reduce la camera sa, unde într'adevăr, ne aşteaptă un pahar de vin bun, şi o bună dispoziţie specifică sburătorilor noştri.

Pe uşa palatului, compus dintr'o cameră, stă scris următorul aviz: „Onoraţii musafiri sunt rugaţi a veni cu băuturi proprii. Semnat: Mareşalul Palatului".

Cum eu şi Gion nu împlineam condiţia, am încercat să ne retragem, dar nobilii locatari ai palatului ne-au reţinut pe socoteala lor.





Somnul, început și încheiat cu câte un șerbet moldovenesc, l-am făcut din plin în casa gospodărească și cuprinzătoare a domnului avocat Săndulescu, podgorean cu renume și vinuri vechi.

A doua zi de dimineață, după o repede trecere pe la comandament, pornim spre aerodromul grupului de vânătoare, unde ne prezentăm căpitanului Alexandru Șerbănescu, asul aviației noastre, care are în palmares numai 45 de avioane inamice doborâte și omologate.

Căpitanul Șerbănescu este un om curios.

De altfel faptul că poartă în trenă atâtea avioane dușmane doborîte, vine în sprijinul acestui fel de a fi. Mai mult blond, fără a fi blond; bine legat, fără a avea chip de atlet făcut la antrenament; cântărit la vorbă, fără a fi taciturn, și impunător, fără a fi aspru, acest ofițer întrunește calitățile unui tânăr șef de tânără și avansată unitate aeriană.

La început căpitanul Șerbănescu se arată oarecum refractar ideii de a ne ocupa de unitatea sa.

— Nu avem nevoie de reclamă, accentuează el...

— Dar noi nici nu facem reclamă cuiva. Noi facem propagandă, care se bazează numai pe fapte... Vinovatul de această propagandă ești în primul rând domnia ta, pentrucă ai doborît atâtea avioane dușmane... Noi, gazetarii consemnăm faptul și-l transmitem... Dacă ai fi doborît un singur avion, am fi transmis realitatea. Ori realitatea nu poate fi în niciun caz prilej de reclamă.

Căpitanul îmi vorbește despre sburătorii săi. Toți, unul și unul. Găsim în grup pe sublocotenentul *Milu* cu 32 victorii omologate, pe *Bâzu Cantacuzino* cu 26 victorii omologate, pe adjutantul *Mucenica* cu 24 victorii, locot. *Greceanu* cu 20, căpitanul *Popescu-Ciocănel* cu 12, locotenentul Dușescu cu 9, locot. *Gavriliu* cu 9, locot. *Dobran* cu 6 și alții mulți cu victorii variind între 10 și 3, toate certe și omologate. Grupul, și întregul lui, are 92 victorii omologate. Să recunoaștem că palmaresul este la înălțimea sburătorilor.

În timp ce discutam cu șeful grupului, intră în cameră Bâzu Cantacuzino. Ne strângem mâinile cu plăcere. Imi pun la încercare resursele gazetărești și-l fac să vorbească despre ultima sa victorie aeriană: un Mustang american.

— L-am lovit, cred, în coadă... Când a căzut, a luat foc... Lupta nu a fost ușoară, dacă ținem seama de faptul că americanul era superior și ca viteză și ca maneabilitate.

Mai târziu revăd pe bunul și excelentul meu prieten din Rusia, Popescu-Ciocănel. Ii aduc vestea aprobării decorației „Mihai Viteazul". Nu știa. Se bucură sincer. Seara ne invită la o friptură în oraș și la un pat la el acasă. Până atunci rămânem cu slt. Milu, care în vervă fiind, ne povestește cum, pe străzile orășelului, s'a luptat cu un „Mustang" care escorta două „Liberatoare" de toată frumusețea.

— Mustang-ul la braț cu ele pe bulevard, dar și Messerschmidtul (adică eu), după ei. Un tun central din plin și Mustang-ul cade fără pic de piuit. Desigur, scumpule, atunci „Liberatoarele" au fost o pradă sigură. Eu una, Mucenica una,... A 'mea blondă, a lui brună...



Sburători dela vânătoare: Cpt. av. Șerbănescu, Lt. av. Dușescu, Lt. av. Șenchea, Adj. av. Economu, Slt. av. Milu, Lt. av. Simionescu și un Slt. av. rus prizonier.

X

Vânătorii în repaos...

Povestește cu o bogăție de gesturi și cu atâta senin din ochi, încât nu se poate să nu te câștige din capul locului.

In schimb Mucenica, mai cumpătat la gesturi și la vorbă, are în atitudine o distincție de fată cuminte, dar promtă în replici.

La fel locot. Dușescu, te uiți la el și te întrebi dacă într'adevăr a fost el acela care a doborît atâtea avioane dușmane. Dar de vreme ce superiorii săi i-au cunoscut meritele aprobându-i și lui cavaleria ordinului „Mihai Viteazul", trebue ca oricine să se convingă că „așa este Dușescu" și nu altfel.

Tot în componența grupului acesta de bravi mai aflăm pe încercații vânători aerieni: Lt. C. Benda, Lt. Naghirleac N., Lt. I. Dobran, Locot. Mircea Senchea, Lt. V. Gavriliu, Lt. Pistol D., și adjutanții: Andrei Rădulescu, Nicoară, Emil Bălan, Economu, Dănăiață, Enciolu, Dârjan, Moraru, Scordilă, Ioniță, Goloiu D., precum și germanii: Ernst Stengel și Reinhold Egerth, toți numai mușchi, nervi și viață...

Un grup de tineri, un grup de bravi, un grup de adevărați români. Chiar și germanii din unitate sunt socotiți, prin sentimente și structură, români.

Când vom părăsi aerodromul, ne va părea nespus de rău, că ne-am despărțit de acești copii cu soare în ochi și cu vitejia în sânge. Dar despre ei mai avem multe de spus.

In numărul viitor: Cenușăreasa de pe linia frontului:

RADIOTELEGRAFIȘTII DE BORD

Nu este ușor să deslegi limbile oamenilor cari duc viața luptătorilor aerieni, la bordul unui avion modern.

E bine de știut că o misiune de bombardament poate să dureze ades câteva ore. In timpul acesta duci 1500—2000 kg. explosibil în avion, treci liniile dușmane, ochești și lansezi încărcătura de bombe pe obiectiv, susții, câteodată, o luptă aeriană cu vânătoarea inamică, și, în sfârșit, te întorci la aerodrom. Aceasta e o misiune de bombardament. Deaceia m'a cutremurat cifra de 705 misiuni, cari înseamnă în ore de zbor circa 2000! Iar cele 9 avioane doborîte știți ce reprezintă? Că de 9 ori inamicul care a încercat să-i doboare, și-a plătit scump îndrăzneala. A ieși învingător în nouă lupte aeriene, doborând pe atacator, *pentru un bombardier*, este un lucru extraordinar, căci greoiul bimotor nu este înzestrat cu viteza, maniabilitatea și posibilitățile de manevră ale unui vânător.

Câte nenumărate întâmplări aeriene umplu viața de toate zilele a telegrafiștilor de bord!

De pildă, maistrul Uscatu Gheorghe îmi povestește cum a alungat odată, în prima campanie, două Rata rusești.

Altă dată, în a doua campanie, a trecut prin adevărate sudori reci, căci o schijă de a.c.a. a rupt mânerul manetei de gaze a avionului, astfel că pilotul a trebuit să vină la aterizare cu motoarele în plin!

Odată norocul i-a fost așa de mare, încât, închipuiți-vă un proectil de tun străbătând rezervorul de benzină și pe cel de ulei, găurindu-le, fără ca benzina, — parc'ar ar fi fost apă!, — să se aprindă, și echipajul să scape dela o moarte sigură.

Altă dată i-a înghețat cadrul aparatelor de radio, și gismentele de orientare care le dădea, în loc să-i ducă acasă, îi mâna pe toți spre ruși. Așa că s'au rătăcit bine de tot când au prins de veste și au făcut Boboteaza pe un câmp înghețat.

Pe Ganea Theodor, alt maistru telegrafist al grupului, l-am hotărât cu anevoie să-mi destăinuiască isprăvile. Are cele mai multe misiuni de război pe Ju 88 : 106!, și este din această pricină greu de găsit liber. Când l-am prins însfârșit, mi-a povestit cum a scăpat odată de opt Lagg-uri rusești.

Vânătorii, ca lăstunii, se țineau scai de el. Dârz, avionul nu se lăsa de loc și echipajul reuși să doboare un vânător inamic și să ajungă teafăr în liniile noastre, fără măcar o zgârietură de glonț!

Băiatul acesta modest scăpă o vorbă din care am dedus că a fost citat prin ordin de zi pe Corpul Aerian pentru această și alte nenumărate isprăvi, între cari și pentru opt misiuni de bombardament la Stalingrad.

Maistrul radiotelegrafist Iordache Constantin, pare să fi fost încercat de vânătoarea inamică tare mult, dar și norocul l-a ținut, căci echipajul lui a doborât patru avioane inamice. Ceiace îmi povestește că l-a impresionat pe el mai mult, a fost o ruptură în planul avionului de circa un metru, făcută de un proectil de tun. Când au aterizat cu spărtura aceasta, mecanicii și-au făcut cruce. Nu le venia să creadă ochilor minunea ca un avion să poată suporta o lovitură atât de gravă, fără să se prăbușească.

Altă amintire de neuitat este pentru Iordache o misiune în care, după un atac disperat al vânătoarei inamice, printr'un capriciu curios s'au inversat comenzile avionului lui. Bietul pilot era buimăcit: ca să pice, trebuia să tragă manșa în burtă, ca să urce, trebuia s'o împingă! Vă puteți închipui ce înseamnă pentru un pilot căruia i-au intrat în reflex mișcările comenzilor, să se trezească cu ele inversate! Desigur că emoția a cuprins întreg echipajul, dar totul se sfârși cu bine.

In sfârșit, cu emoțiile unei aterizări în plină noapte, fără instalații speciale de balizaj a terenului și fără instrucția caracteristică a zborului de noapte, — maistrul Iordache încheie, deocamdată, povestirea amintirilor sale.

Pe serg. Beizadea Eduard, un tânăr plăpând și sfios, dar un povestitor minunat, l-am lăsat intenționat la urmă, pentru că pare să întrunească toate calitățile unui zburător perfect. Cu amintirile lui am putea scrie o carte. Incepând cu Odessa pe care a vizitat-o spre a „vedea efectul bombardamentului" lui, cu Stalingradul, deasupra căruia a executat 34 misiuni sub un a.c.a infernal, cu emoțiile unui zbor de 300 km. având un motor oprit, — toate sunt pagini de epopee modernă.

Și tot el a fost acela care a auzit, fiind în misiune îndepărtată, pe o vreme afurisită de ceață, răsunând clar în cască, ultimul mesagiu al regretatului căpitan Geta Antonescu:

— „Nu găsim obiectivul! Ne întoarcem la bază!", pentru ca nava aeriană să nu mai revină niciodată...

Acțiunile câtorva radiotelegrafiști arătate aici pe scurt sunt doar o fărâmă din viața lor lăuntrică, plină de peripeții, cărora oricât ne-am căsni noi, nu le putem da viața intensă pe care sburătorii de toate categoriile o trăesc acolo, pe front.

Lt. av. rez. CORNELIU STAN (SMP)

ARIPI ROMANEȘTI

Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU

✱ ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI

✱ CEA MAI BUNĂ, CEA MAI IEFTINĂ ȘI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ.
MONTAJUL ȘI TIPARUL LA FOTO-ROTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)

✱ PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC

✱ PAGINI SPECIALE INCHINATE AERONAUTICEI NOASTRE DE RĂZBOI

✱ PAGINI REZERVATE AVIAȚIEI TINERETULUI

✱ PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ȘI TEATRU

Prim redactor:
LADMISS ANDREESCU

Redactor artistic:
GION

✱ REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA BUCUREȘTI, Str. SĂRINDAR Nr, 9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREȘTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942 BUCUREȘTI. REGISTRUL PUBLICAȚIILOR PERIODICE Nr. 76/943, TRIBUNALUL ILFOV

✱ ABONAMENTUL ANUAL: LEI 3000, DE SPRIJIN LEI 5000, ONORIFIC LEI 10.000. PENTRU SBURĂTORI, STUDENȚI, ELEVI, FUNCȚIONARI, MILITARI, MUNCITORI ȘI PLUGARI LEI 480

ABONAMENTELE SE ACHITĂ ANTICIPAT. LA EXPIRARE, REVISTA NU SE MAI SERVEȘTE ABONATULUI DACĂ ABONAMENTUL PE ANUL URMĂTOR NU A FOST ACHITAT IN TIMP UTIL

✱ PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF

✱ UN EXEMPLAR LEI 20

NUMERELE VECHI, UN EXEMPLAR PREȚUL DUBLU

✱ DIFUZAREA REVISTEI IN TOATĂ ȚARA SE FACE PRIN:

„INTERPRESS
s. a. r.

Str. GOGU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREȘTI, TELEFON 1.15.80 CONT CEC 5671 BUCUREȘTI

Aripi românești în luptă

Adjutantul av. Mucenica, unul din bravii noștri sburători dela vânătoare.



Pe un aerodrom de lucru (foto Costin Georgescu)



Avionul și bombele lui de Val. Höflich (S. M. P.)



Aerodrom de Valentin Höflich (S.M.P.)



...anicii „fac ...eta" unui ... de vânătoare ...e de a porni ... nouă misiune



Trei vânători: Lt. av. Dobran Ion, S-Lt. av. Milu Ion și Cpt. av. Cantacuzino C.



Un avion de asalt lovit din plin de gloanțele și schijele dușmane, s'a întors totuși victorios la bază (S.M. P. — Stoicuța)

Întoarcerea victorioasă a Vânătorului este salutată cu entuziasm de camarazi



Capul unui grup de avioane Stukas românești, conduce sborul formației sale spre obiectiv (S.M.P. — Stere P.)



Alimentarea avioanelor de asalt cu muniția necesară (S.M.P.)

Telemetristul unei baterii A. A. dă distanța pentru tragere (S.M.P.)



„G"-ul este gata să întâmpine așa se cuvine pe inamic (S.M.P.)



(10)

ADJUTANTUL AVIATOR

Costică Lungulescu



Flăcău ce purta în brațele-i vânjoase toată trăinicia românului, în suflet toată ardoarea luptătorului, și în ochi toată nostalgia cerului ce i-a fost cărare scumpă...

Câștiga inimile cu o vorbă și nu-ți trebuiau nici minute pentru a ți-l considera prieten. Făptura lui mare ascundea o inimă nu mai puțin mare și ți-o desvăluia ca o pagină albă printr'o simplă strângere de mână.

L-am cunoscut odată cu intrarea mea în Grup și a devenit pentru mine, ca și pentru toți ceilalți camarazi, întruchiparea voiniciei cu dârzenia, exemplul viu al camaradului în adevărata esență a expresiei.

Oare cine nu l-a îndrăgit pe Costică?

Oricând pe buze cu o glumă, ochii lui aveau veșnic sclipirea optimismului sănătos, pe care-l risipea în jurui, molipsind pe oricine avea de-a-face cu el.

Aceasta ar fi icoana celui care a fost până mai eri Costică Lungulescu, icoană prea imperfectă pentru a oglindi toate realele calități ce se armonizau în acest fecior al Oltului.

...Și alături de prietenul Costică de pe pământ, răsare și mai uriașă, făptura Adjutantului aviator Lungulescu Constantin, sburătorul îndrăgostit de aripi și cer, luptătorul văzduhurilor, pe care faptele l-au trecut de mult în rândul Eroilor aerului românesc.

Ființa lui mare și voinică se făcea una cu G-ul lui drag, atunci când legându-și centurile parașutei, pornea, radiind de bucurie, în misiune.

Plecând cu el în celulă sau patrulă, te simțeai, parcă mai tare, mai neînfricat. Disprețul lui față de moarte nu era o vorbă goală, dovedind aceasta prin fapte pe cari, mai ales acei ce le-au trăit alături de el, nu le vor uita niciodată.

Adesea, noi cei mai proaspeți în Grup, stăteam muți de admirație când, el sau unul dintre „cei vechi", povestea „una" de pe Mius, sau de pe la Stalingrad și din care scotea în relief doar partea veselă, vitejia ghicind-o noi din sclipirea ochilor povestitorului.

Avea Costică expresiile lui cu care ne familiarizasem și nimeni nu se pricepea ca el să dea unei simple povestiri o notă de ilaritate sănătoasă.

Iubea viața și o primia așa cum i se oferea, cu filosofia senină a boemului. In jurul unui pahar de vin, atmosfera era mai alta când participa și Costică. Intre altele „Nană, nană..." cântat cu neîntrecută măestrie de el, ne oferea un moment de transportare în lumea cântului.

...Și de câte ori, în vâltoarea luptelor aeriene, nu găsia Costică potrivit să lanseze o glumă la Radio „una de-a lui", care făcea să-ți însenineze ochii încruntați în cristalul vizorului.

Cerurile cenușii ale stepelor rusești i-au fost, trei ani drumuri presărate cu glorie și nu de puține ori, brațul lui vânjos a desprins de pe firmamentul lor, câte o stea roșie, pentru a o înfige neputincioasă în glie...

Nouăsprezece victorii a înscris în palmaresul faptelor sale, și rând pe rând s'au înșirat pe pieptul lui lat, dovezile lor:

Virtutea Aeronautică clasa Crucea de Aur, Virtutea Aeronautică clasa Cavaler, Virtutea Militară, Crucea de Fer, Virtutea Aeronautică clasa Ofițer, etc., etc., se înghirlandau una câte una în cununa laurilor pe care Patria recunoscătoare i-a închinat.

. . . .

Dragă Costele, prin dispariția ta ai lăsat în sufletele noastre un gol pe care nimeni și nicicând, nu-l va umple.

Locșorul tău tainic pe care ființa ta l-a ocupat în noi, va rămâne numai al tău.

Ne sunt ochii înlăcrimați, dar nu plângem. Pentru asta ar trebui să fim prea slabi.

Ș'apoi, tu nu ești dintre aceia care se plâng...; ți s'au frânt aripile ce te-au purtat atât, dar asta noi n'o numim moarte.

De-acolo din înaltul cerului românesc, înainte de a te înfrăți cu glia, ai mai tras încă o linie pe răbojul faptelor tale, în cea de a 276-a misiune...

...Și sunt sigur, că atunci când ursita ți-a pus stavilă elanului, ochii tăi buni au mai privit înc'odată nemărginirea cerului, ai mai zâmbit și ai mai rostit vorba ta: „Nu-i elegant..."

. . . .

Azi, când Comandantul a anunțat în fața frontului moartea Adjutantului aviator rez. Lungulescu Constantin, am citit în glasul și în ochii dânsului acea strălucire înrourată pe care o are pasărea când îi cade un pui din cuib. Și cred că niciodată nu ne-am simțit mai intens legați unii de alții, decât în acel moment cernit...

Mâine o nouă zi va începe...

Și viața noastră va continua pe făgașul ei obișnuit. Intre misiuni aceleași jocuri, aceleași mici distracții, aceleași glume. Doar făptura mare a lui Costică nu ne va opri privirile.

...Și multă vreme încă, în înserări, când, gata de plecare spre cantonament, vom auzi șuerul unui G-u întârziat, ne vom întreba, cu tainică speranță în inimi: „Oare n'o fi Costică???"...

Adj. stg. av. BĂLAN V. EMIL


M. S. REGELE MIHAI I

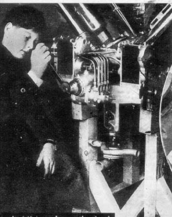

M. S. Regele felicită pe unul din bravii noștri sburători (*S. M. P.*)

67/11

989

retea aviației noastre de războiu, avântul
estăvilit, eroismul ei se desprind, într'un
de biruință, din gândul că Regele nostru,
le lor, reprezintă chintezența a tot ce are
bun, mai nobil Neamul nostru. Adânc cu-
ător al sborului și al sufletului sburătoresc,
Regele Mihai I a fost dintru început imbold
ru bravii apărători ai cerului românesc.
ic copil M. S. Regele s'a familiarizat cu
le azurului românesc, cu tot ceeace repre-
tehnicitate în materie de sbor, cu în-
ga forță de realizare a aripilor noastre.
aci, în preajma zilei aviației (20 Iulie),
va instantanee din viața de sburător a
iubitului nostru Rege.


Acum 17 ani, la Pipera, prima oară în carlin[gă]
unui avion.




La o unitate de artilerie antiaeriană, în actualul războiu (*S. M. P.*)

CURSURI DE AVIAȚIE

ȘI AEROMODELE PENTRU PROFESORII SECUNDARI

Comandamentul Tineretului Aviatic Român (T.A.R.) din subsecretariatul de stat al aerului, în acord cu ministerul culturii naționale, organizează în com. Cernelele-Dolj, două cursuri de cunoștințe aeronautice pentru profesorii secundari din țară.

Seria I-a 17 Iulie —13 August 1944 pentru profesorii de fizico-chimice și matematici.

Seria II-a 16 August —13 Septembrie 1944 (curs de aeromodele) pentru profesorii și maeștrii de desen și lucru manual.

Participanții beneficiază de transport, cazare și hrană gratuite primind și o indemnitate specială de 500 lei pe zi.

Inscrierile la cursuri se vor face telegrafic la Comandamentul T. A. R., comuna Cernelele Dolj precizându-se: numele și pronumele profesorului, specialitatea, școala, gara de îmbarcare și adresa exactă la care i se va trimite ordinul de participare și foaia de drum.

Nu se vor putea înscrie profesorii și maeștrii care au absolvit aceste cursuri în anii trecuți.

D-nii profesori din prima serie vor sosi în Craiova, Luni 17 Iulie 1944, iar cei din seria II-a Miercuri 16 August 1944. La Craiova se vor prezenta la Aeroclubul Olteniei, str. Unirii 65, de unde vor fi transportați în cantonament.

Activitatea desfășurată la aceste cursuri se consideră muncă de război.





Atac la sol, de Buicalescu A., Lic. com. N. Bălcescu, București.

Luptă aero-navală, de Ritta Marin, elev lic. Brăila



Luptă aero-terestră, de Vlădescu N., cl. VI lic. mil. N. Filipescu, Predeal



RINDURI LA

STABILIREA UNUI NOU RECORD NAȚIONAL DE DURATĂ LA SBORUL FĂRĂ MOTOR!...

S'a scris mult/și, desigur, se va scrie și mai mult — peste timp — despre sborul fără motor.

Despre poezia lui...

Despre poezia norilor străbătuți lin de planorul condus cu dragoste, dar și cu pricepere de sburători.

Pene măiestre și-au închinat rândurile acestui vis — smuls din împărăția azurului, din meșteșugul îngerilor.

Vis încă pe care nu-l poate realiza decât ținând cu minte bună, cu trup sănătos, cu voie bună.

Visul sborului fără motor !...

Câți dintre noi n'am tânjit sau nu tânjim încă să pornim peste deal, peste orizont — în sbor — cu minunata pasăre, care-i planorul !

Câți, însă, ne-am dat seama că orice lucru are și un revers mai puțin de invidiat !...

Și sborul cu motor are un astfel de revers la medalia poeziei norilor.

Este perseverența !

Perseverența celui ce vrea să stăpânească văzduhul „călcând" cerul cu avionul fără de motor !

Dar odată limitată și această încercare, tânărului planorist i se deschide poarta de basm a sborului...

El va cunoaște sentimentul învingătorului.

Sentiment interzis oamenilor de rând.

Și — acesta a și fost scopul rândurilor de față — noi avem un învingător.

Este instructorul Gheorghe Brănescu dela o școală de sbor fără motor a T. A. R.-ului.

Intr'adevăr, zilele trecute când — așa cum se'ntâmplă acum — știrile de războí se'ncrucișau, se'ntreceau pe undele herțiene pentru a străbate cât mai repede spațiul, pentru a se lăsa interceptate de cel mai periferic punct de pe pământ — dela un modest post de emisiune; minunat aranjat, undeva în peisagiul străjuit de munți; se transmitea următorul mesagiu:

— „Atențiune, atențiune !... Tineretul Aviatic Român ! Aici T. A. R... T. A. R... Mesagiu către toate școalele noastre. Către toate școalele T. A. R.

— Instructorul de sbor Brănescu Gh. a doborît recordul național de durată, sburând cu planorul Salamandra douăzeci ore și douăzeci și patru minute !

— Școala de unde a pornit Instructorul Brănescu adresează un cald salut camarazilor de sbor — care, pe alte terenuri, la ora aceasta se pregătesc să doboare acest record.

— Atențiune, atențiune !..."

Douăzeci de ore și douăzeci și patru de minute !...

Acolo sus — sus între cer și pământ, între noi cei de-o ființă cu lutul și greșeala și eroii...

Acolo, singur !

Dârz, plin de voință — Instructorul Gh. Brănescu și-a învins mai întâiu oboseala.

El a țâșnit din comoditatea cotidiană.

Prin ideia de sport — dar mai ales prin dragostea de sbor, el a învins.

Odată pornit, el a stăpânit planorul, a învins norii, cerul !

Brănescu Gh. este un tânăr învingător !

Un tânăr care face cinste sburătorilor noștri mici — sburătorii din mijlocul cărora mâine — la semnalul dat de Patrie — se vor alinia escadrilele masive ale luptătorilor.

Ale celor ce din manșă și-au făcut armă.

Ale celor — mai ales — care stăpânind cerul — apără ființa scumpă a Neamului Românesc.

EUGENIU V. HARALAMBIE

Marginalii...

CIRCULAȚIA IDEII AVIATICE

Deschiderea Școalelor de Sbor ale Tineretului Aviatic Român ca și concursurile de Aeromodele care-s programate de T. A. R., pentru actualul sezon, au avut darul să entuziasmeze pe tinerii noștri ucenici ai meșteșugului minunat al lui Icar.

Aerodromurile tinereții sunt pline de voie bună — de copii care-și fac din sbor pasiunea de astăzi, înfăptuirile de mâine...

Ideia aviatică este din nou în mare circulație.

Mult discutată.

Iată, de ce, în rândurile noastre de astăzi, vorbim tocmai despre câteva aspecte ale acestei idei.

Despre aspectele în care se reflectă această curată pasiune a Tineretului Român.

Ce este sborul? La ce folosește el ?

— Iată, două întrebări cu mult întrecute de evenimente.

Cine nu știe astăzi ce-i acela sborul !

Acea victorie a omului asupra spațiilor cărora le-a redus prin acest meșteșug proporțiile, distanțele.

Vis de veacuri al omului care jinduia și după stăpânirea cerului — veacul nostru aduce contemporanității marea mândrie de-a înfăptui acest vis, de a-l realiza prin mii și zeci de miile de aparate de sbor care, la ceasul de față, străbat văzduhul.

Sborul este o frântură din minunățiile Cerului.

O frântură pentru care omenirea a jertfit atât de mult — dar care astăzi este pus tocmai în serviciul acestei omeniri.

Sborul însă mai este poezie, dragoste de orizont, de nesfârșitul oceanului ceresc...

El este legătura materializată între pământeasca noastră obidă de fiecare minută și dumnezeiasca poveste de dincolo de vieața cea de toate zilele.

Sborul folosește în același timp omenirii.

Mâine — când în locul tipurilor prevăzute cu ararmament, muniții și aparatură de războiu, avioanele vor prezenta mijloacele cele mai ideale și rapide de transport se vor revoluționa multe domenii de activitate omenească, se vor crea chiar domenii noi.

Și, acestea toate vor fi cu putință deoarece — sborul — ideia sborului — atinge domenii cât se poate de interesante, dar și variate.

El este la fel de interesant din punct de vedere tehnic pur ca și din punctul de vedere sportiv. Practic ori științific — poetic până la odă — sborul este la fel de captivant, de stăpânitor...

Din punct de vedere *tehnic*, sborul interesează prin aceea că, spiritul omenesc creiază aparate din ce în ce mai perfecte, mai sigure.

Munca lor înseamnă biruință.

Biruința omenescului asupra naturii.

Practic aviația interesează prin asigurarea legăturilor, asigurare care poate fi folosită pe plan civil — legături comerciale, industriale, propagandistice, sportive, etc. — cum, deasemenea, poate fi folosită — și aceasta nu mai este nevoie s'o demonstrăm, vremurile de astăzi arătându-ne îndeajuns acest rol — și din punct de vedere militar.

Iată, dece — amintind doar în treacăt domeniile atinse de ideia aviatică; și trebuie la cele de sus să mai adăugăm industria propriu zisă a avionului; — ne dăm seama de ce se bucură de atât de mare circulație.

Și faptul merită cu atât mai mult să fie subliniat, cu cât ideia aviatică a cucerit întreg tineretul român — tineret din mijlocul căruia vor porni mâine viitorii așii ai sborului.

H.



SBOR ȘI SPORT

In școlile de pregătire preaviatică a tineretului nostru, planorismul este mijlocul cel mai convenabil desvoltării facultăților fizice și morale ale sburătorilor de mâine.

Bazat pe folosirea curenților de aer, planorul — deși este un aparat fără motor,— isbutește să urce și să evolueze, menținându-se in aer într'un sbor ușor și plin de poezie. Planorismul este astfel cel mai bun și cel mai plăcut mijloc de a pregăti instrucția aviatică propriu zisă obicinuind elevii cu sborul, formându-le acel simț al echilibrului în aer de care va avea nevoe mai târziu, pe avionul de răsboi, de turism sau de transport. In acelaș timp, planorismul desvoltă și facultăți sufletești în tinerele sale cadre, formându-le simțul răspunderii și dându-le autoritatea propriei lor personalități.

In afară de necesitățile de instrucție preaviatică pe care le dovedește planorul, el este și un element important de transport aerian, fiindcă planorul greu a fost utilizat pe o scară întinsă în debarcările de trupe și material care s'au făcut în acest război, bunăoară in acțiunea germană din Creta, sau în ocuparea insulelor din Marea Egee și, acum, în urmă, de ambele partide pe frontul invaziei. Intr'un astfel de planor greu pot fi îmbarcate și transportate, pe calea aerului, unități cu armament sau carburanți. In felul acesta, oamenii și materialul transportat, pot ateriza în condițiuni excelente și pe loc determinat, realizând totodată și nevoia concentrării într'un anumit centru de efort.

Pentru viitorul foarte apropiat, planorul va deveni unul din elementele cele mai utile transporturilor aeriene de pace, studiindu-se și realizându-se chiar terenuri de planoare care pot rezolva problema drumurilor și a cărăușiei aeriene într'un chip de cea mai mare importanță pentru omenire.

Pentru tineretul care se îndreaptă cu dragoste spre disciplina nouă a sborului, planorismul este o admirabilă școală a trupului și a sufletului. Dincolo de perspectivele arătate mai sus, planorismul care se învață în aer liber și în cadrul naturii, înseamnă, pentru tinerii planoriști, școala ideală, Sborul devine o disciplină liberă și sportivă, dând un impuls cu totul deosebit energiei fizice și morale a tineretului nostru. Tineret pe care necontenit se clădește forța vitală a Neamului.

T. A.

AVIAȚIA, MIJLOC D
PREGĂTIRE A TINERETULU

Viitorul unei Națiuni e indisolubil legat de pregătirea tine
tului. De sensul pe care va fi învățat a-l da existenței sale, în c
drul colectivității naționale. Și, mai ales, de posibilitățile de rez
tență, organizare și cunoaștere ale acestui tineret, atunci când
pus în fața unei conjuncturi speciale geo-politice, cum e cazul p
porului nostru.

Permanent amenințați, fizic și spiritual, a fi copleșit de va
rile uriașe ale slavismului înconjurător, suntem obligați a preg
temeinic, generații pentru care prezența continuă a unei con
ințe naționale și posibilitățile fizice de asigurare ale viitorului, p
menținerea hotarelor, să constitue principala rațiune de existen
Accentul trebuind să fie pus, educativ, în această alternativ
pe desvoltarea spiritului eroic și necesitatea formării fizice a tin
retului.

Iată de unde începe rolul uriaș al aviației. Al acelei forțe
mute în timp de război, regeneratoare de energii și mentalit
în timp de pace.

Al armei creatoare de destin, — aviația fiind una din ce
mai serioase acțiuni educative. Datorită acestui fapt, dealtfel,
pornit o serioasă acțiune pro-aviatică în rândurile tineretului,
ganizată sub auspiciile T.A.R.

Acțiune ce începe cu desvoltarea gustului pentru aviaț
prin activitatea aeromodelistă organizată în școli. Pentru preg
-area unui curent pro-aviatic. Aici, în atelierul de construcție
miniaturilor, tânărul învață să persevereze, să înțeleagă și
aprecieze efortul creativ, să-și asigure orizonturi noui, imprum
tând încercărilor stângace, la început, evoluate apoi, ceva c
propriul lor suflet, pentru a le înălța pe aripa fanteziei, spre in
nitul azurului.

Trecând, apoi, în acel „intermezzo" aviatic pe care-l rep
zintă planorismul, se creiază concepția sănătoasă a necesității u
colectivități, organizată pe plan național, se formează în dis
plina aspră dar necesară a sborului și după primele evoluții ae
ene se simte vrăjit de frumusețea incomparabilă a turismului aeri
ce determină, in egală măsură, formarea caracterelor și crear
cetățenilor conștienți de dimensiunile și posibilitățile lor.

Se formează cetățeanul viguros de care țara are nevoe atât
timp de pace cât și în vreme de război.

Intrarea în aviația propriu zisă, apoi, coincide cu pregăti
specială a tineretului pentru o misiune dublă, — folositoare a
lui, cât și Nației.

Punând accentul pe formarea sufletească, fizică, intelectua
națională, profesională și cetățenească, aviația prezintă cel m
ideal mijloc de pregătire a tineretului.

GHEORGHE I. GHEORGHE



AVIAŢIA PASIUNEA TINERETULUI

Aviaţia a devenit astăzi o problemă care preocupă tot tineretul. Şcolile de aviaţie dovedesc aceasta cu prisosinţă prin febrila lor activitate şi prin numărul tot mai mare de ucenici cari cu entuziasm şi perseverenţă muncesc neobosit ca să poată spune într'o zi: — „am sburat".

Aeronautica atrage la ea prin caracteru-i de elită şi spiritul de jertfă pe care îl cere.

Tinerii sănătoşi şi viteji, găsesc în aviaţie o meserie pasionată care nu li se supune decât după multă muncă şi curaj. Ei nu învaţă aici numai o meserie prin care pot fi folositori societăţii, ci un crez. Invaţă să respecte jertfa înaintaşilor şi se pregătesc la nevoe să se jertfească ei înşişi.

Trecutul aviaţiei este plin de figuri mari prin eroismul lor indică tot ce astăzi este perfect realizat şi pus la punct a fost experimentat de alţii care de multe ori au plătit cu viaţa cunoştinţa nouă însuşită.

Exemplul aviatorului care pe pragul morţii a isbutit să spună celor veniţi să-l salveze „spuneţi viitorilor piloţi să închidă contactul atunci când se prăbuşesc", fapt care împiedică aparatul să ia foc, este edificator.

Astăzi jertfe de felul acesta nu se mai cer. Aviaţia s'a ridicat din faza începutului şi ea oferă omenirii un mijloc practic de locomoţie, de transport şi cea mai puternică armă de război.

In lupta pentru cucerirea aerului, ţara noastră a avut o însemnată contribuţie. Este destul să pomenim numele bănăţeanului Traian Vuia, al lui Aurel Vlaicu sau Mircea Zorileanu, ca să vedem că preocuparea aviaţiei n'a fost dela început străină Neamului nostru şi dacă în vremurile tulburi de după marele război mişcarea aeronautică n'a fost prea desvoltată, în schimb în ultimul timp o însufleţire nouă a cuprins întreaga mişcare aviatică din România. Anul acesta, şcolile de sbor cu motor şi planorism sunt strânse sub Comandamentul Tineretului Aviatic Român, care are grije să breveteze serii de piloţi din tineretul ţării. Tinerii aceştia veniţi din toate colţurile ţării, activează din plin, învăţând tot ce bravii instructori cunosc despre avion şi înălţarea lui, pregătindu-se pentru ziua când vor putea înfrunta tăriile albastre ale cerului şi vor folosi, însfârşit, în ştiinţa căpătată pentru progresul continuu al aviaţiei şi pentru propăşirea sau apărarea ţării în care s'au născut.

Z. F

AVIAŢIA, FORMĂ DE ENERGIE

Aviaţia nu este numai o şcoală de tehnică a sborului; ea este şi o disciplină spirituală de o demnitate cu totul deosebită, fiindcă în mijlocul şcolilor de sbor se formează un tineret valoros, atât pentru armată cât şi pentru societate.

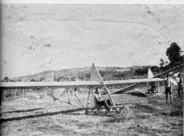
Aviaţia aduce o pedagogie nouă; tinerii care se îndrumează pe calea văzduhului primind o educaţie completă, formându-şi trupul şi desvoltându-şi facultăţile sufleteşti. In şcolile de aviaţie, cu sau fără motor, se zideşte caracterul ferm şi optimist al tineretului nostru de care vom avea atâta nevoie pentru apărarea Statului şi promovarea culturii şi a valorilor spirituale ale acestui brav popor.

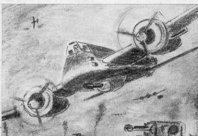
Rolul tineretului în viaţa Statului este de cea mai mare importanţă, deoarece de el depinde şi conservarea unor tradiţii scumpe şi garantarea unor desvoltări normale sub toate raporturile ale vieţii noastre naţionale. In şcolile de tineret ale aviaţiei se ţine seama tocmai de aceste normative superioare ale neamului; tineretul care se ridică pe căile văzduhului, ca să-şi scalde ochii şi sufletul în nemărginitul zărilor, obţinând odată cu brevetul de sbor şi brevetul său de energie morală.

Tineretul Şcolilor de Aviaţie devine şi un element important al progresului şi o forţă a civilizaţiei care este vie, activă, atât timp cât este impetuoasă, îndrăzneaţă, susţinută de elanul creator. Tineretul nostru este atât de dotat, încât în efortul de progres şi ordine al omenirii, tineretul acesta brav care poartă în cerul ochilor imaginea vie, prezenţa unei Românii restaurată în vechile fruntare, constitue rezervoriul de credinţă şi de voinţă al energiei noastre naţionale.

Aviaţia este una din formele cele mai impunătoare ale acestei energii naţionale şi cerul Patriei are nevoie de aripi multe şi puternice, care să-l apere şi să ne asigure dreptul la soare, la vieaţă... Misiune nobilă, misiune plină de bărbăţie, misiune grea, dar fermecătoare, misiune care nu poate reveni decât tinereţii biruitoare a sburătorilor noştri, de pe front sau din şcolile de pregătire preaviatică. Acolo, în inima caldă a frontului sau pe povârnişul dulce al Şcolilor de sbor fără motor, flăcăii şi copiii neamului nostru îşi întăresc sufletul şi trupul, pregătind cadrele vieţii noastre naţionale de mâine.

B.





Sburătorii noştri văzuţi de Gion

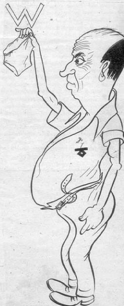

General Comandant Emanoil Ionescu


Bogdănel, copilul orfan înfiat de Corpul aerian


Cpt. ing. Mărăşescu


Cpt. av. Gh. Popescu - Ciocănel dela vânătoare


Slt. av. Năsturaş dela asalt


Slt. av. Chifulescu Fl. dela bombardament



Adj. av. Filiuţă dela legătură


Slt. av. Encioiu dela vânătoare